

# LE RAPPORT À L'EAU DANS LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT URBAIN

**Sylvie SALLES**

Architecte urbaniste - Paris IV

Depuis les années 1980, de nombreux projets d'aménagement de fronts d'eau concernent des territoires industriels en mutation. Ce sont des bassins portuaires, mais aussi des quartiers situés en rives de canaux ou de cours d'eau. Dans la plupart des cas, l'enjeu est d'amorcer leur requalification en valorisant la qualité de leur paysage et en affirmant leur proximité aux centres villes. Trois études de cas permettent d'aborder l'aménagement de ces friches. A Lyon, à Nancy et à la Plaine Saint-Denis, la présence de l'eau est utilisée pour faire évoluer l'image des quartiers. Ces trois exemples, en cours d'aménagement, sont à différents stades d'avancement. A Lyon, les travaux sont programmés, mais rien n'est encore fait. A Nancy, les bases d'un nouveau quartier sont posées depuis la fin des années quatre-vingt. A la Plaine Saint-Denis, quelques interventions donnent une idée du devenir du canal. Ils présentent des approches différentes visant à retrouver un lien vers les voies d'eau.

Ces territoires industriels, urbanisés au XIX<sup>ème</sup> siècle, se sont constitués en relation à une utilisation économique de l'eau. Dans la hiérarchie urbaine de l'époque, cette spécialisation fonctionnelle se double d'une exclusion. Ces terrains, accueillant les nuisances que la ville centre rejette, sont mis à la marge de l'urbanité valorisée des centres villes. A partir des années 1950, la désindustrialisation a accentué cette marginalisation. Ces territoires, en déclin et en perte de valeur d'usage, ont alors aussi perdu le sens qui les liait aux cours d'eau ou aux canaux. La ville s'est disjointe de ces espaces bordiers au

fur et à mesure que les complémentarités économiques se disloquaient.

Aujourd'hui, la rareté des terrains urbanisables et les objectifs d'utilisation économe et équilibrée de l'espace<sup>1</sup> replacent ces territoires dans un processus de valorisation. Il ne s'agit pas seulement de saisir des opportunités foncières, mais aussi de tisser de nouveaux liens entre les hommes et ces territoires. Dans un contexte d'aménagement, l'objet est d'introduire de nouveaux usages où le rapport à l'eau est associé aux loisirs, à l'image de marque et à la perception de l'environnement naturel.

## **Lyon Confluence : un projet évènement.**

Le projet *Lyon-Confluence* a une valeur symbolique particulière, dans une ville, fondée à la confluence du Rhône et de la Saône, où les cours d'eau ont joué un rôle important dans le développement urbain.

### **L'évolution du rapport aux cours d'eau**

Jusqu'au XVII<sup>ème</sup> siècle, la ville se structure de part et d'autre de la Saône : point de jonction entre les deux rives et axe de transport fluvial.<sup>2</sup> Par contre, le Rhône, encore non maîtrisé et bordé de murailles, limite la ville. Les activités liées au fleuve profitent de la force de son courant, comme les moulins flottants, mais son lit n'est pas assez stable pour des installations pérennes.

Ce n'est qu'à partir de la seconde moitié du XVIII<sup>ème</sup> qu'une ouverture vers le Rhône renouvelle la structure urbaine tournée vers la Saône. Des immeubles ayant des façades sur le Rhône sont construits.<sup>3</sup> Parallèlement, les quais, aménagés pour mettre les constructions à l'abri des crues, deviennent des lieux de circulation et de promenade. A l'occasion de ces projets, de nouvelles qualifications sont introduites dans l'espace urbain. La ville ancienne est associée à la Saône. Elle est jugée pittoresque par l'animation des quais et sa vallée escarpée, mais

est dépréciée par son tissu hétérogène et tortueux. Par contre, la ville régulière et aérée, qui s'ouvre sur le Rhône, est valorisée par la modernité de ses architectures offrant une vue vers le Mont Blanc. Ce nouveau paysage, perçu positivement, rend possible une extension au-delà du fleuve, sur la rive gauche et vers la confluence. La rive gauche du Rhône se lotit en continuité des quartiers de la rive droite, selon le plan d'Antoine Morand, mettant en évidence une unité urbaine intégrant de façon équivalente le Rhône et la Saône. Par contre, les liens vers la confluence vont s'avérer moins évidents.

### La mise en place du quartier de *La Confluence*

En 1776, Michel-Antoine Perrache déplace le confluent deux kilomètres plus au sud, en annexant l'île Mognat. Les difficultés techniques et financières qu'il rencontre et la concurrence de l'extension sur la rive gauche vont contribuer à marginaliser ce territoire. Toujours inondable, cette nouvelle confluence s'urbanise avec l'arrivée de la ligne de chemin de fer, en 1857. La gare, construite sur 12 à 15 mètres de remblais, crée une barrière sur toute la largeur de la presqu'île.

Au nord, le quartier de *la Presqu'île*, va des pentes de la Croix-Rousse à la gare. Il est alors qualifié de « *vraie ville* », regroupant l'essentiel des services, des commerces et des établissements bancaires, dans un cadre architectural admiré pour sa modernité.

Au sud, « *au-delà des voûtes* » de la gare, commence *la Confluence* où s'implantent les industries et les équipements gênants pour être construits trop près du centre.<sup>4</sup>

Le quartier de *la Confluence* - difficilement accessible « *derrière les voûtes* », populaire, industriel et dont le tissu hétérogène ne peut s'étendre – n'a guère d'atout face à *la Presqu'île* qui totalise tous les critères d'une urbanité définie selon son animation, son niveau d'équipement et l'esthétique de ses architectures. Ne possédant aucune de ces qualités, *la Confluence* est exclue des limites symboliques de Lyon.<sup>5</sup> Aujourd'hui, le Centre d'Echange de Perrache, dans lequel

s'engouffre l'autoroute, barre l'horizon sud de *la presqu'île*. L'expression « *au-delà des voûtes* » a perdu son sens, mais la ligne de partage entre *Confluence* et *Presqu'île* reste bien réelle. Au-delà de la barrière du Centre d'Echange, c'est un autre univers.

### *La Confluence* aujourd'hui

Adossé aux prisons Saint-Joseph et Saint-Paul, le quartier Sainte-Blandine forme une île au milieu des implantations industrielles et des entrepôts, désaffectés pour la plupart.<sup>6</sup> Le long de la Saône, les grues de déchargement rappellent l'activité du port Rambaud. Vers le nord, la berge offre une façade plus animée avec un parc, des cheminements possibles, des péniches amarrées et un embarcadère d'où partent les croisières sur le Rhône et la Saône. Le long du Rhône, l'autoroute A7 trace une ligne infranchissable qui interdit toute relation au fleuve. A l'extrémité sud, le confluent est une bande de terre cachée derrière la courbe de l'autoroute. Son accès est des plus confidentiel. En voiture, il ne faut pas manquer la petite route qui fait le tour du confluent, au risque de s'engager sur l'autoroute. A pied, il faut s'armer de courage pour traverser les multiples voies du carrefour. Après cette épreuve, il est enfin possible de découvrir le confluent.

Découragés par la barrière du Centre d'Echange, peu invités par la traversée du quartier de *la Confluence* et arrêtés par l'autoroute, la plupart des Lyonnais ne sont jamais parvenus jusque là. Cette confluence, quasiment inaccessible, est un terrain vague oublié à l'extrémité de la ville. Pourtant, elle n'a jamais cessé de faire rêver : Napoléon qui envisage d'y construire un palais impérial, Jean Echenoz<sup>7</sup> qui attribut le bruit des poids lourds à une corne de brume, mais aussi l'aménageur. C'est un lieu où les projets d'aménagement se succèdent,<sup>8</sup> laissant imaginer l'agrément d'un espace abandonné par l'industrie et la circulation.

### **Le projet Lyon-Confluence**

Ce site fait actuellement l'objet d'un projet,<sup>9</sup> encore peu engagé, qui fonde sa légitimité sur la reconquête du confluent. Cet aménagement

s'appuie sur la rénovation du quartier de *la Confluence* et présuppose la démolition partielle du Centre d'Echange, ainsi que le déclassement de l'autoroute. Les moyens mis en œuvre pour faire de ce territoire, banni et déserté par ses occupants, « *un pôle attractif* » et pour « *renforcer le rayonnement du centre ville* »<sup>10</sup> sont conséquents. Pour atteindre ces objectifs, la municipalité, la communauté urbaine et le conseil général ont opté pour une programmation ludique et culturelle.

### Les aménagements programmés

Les aménagements phares concernent l'implantation d'un pôle de loisirs et de commerces<sup>11</sup> et la construction du *Musée des Confluences*, consacré aux sciences, à la pointe du confluent. Ils s'accompagnent de nouveaux espaces publics, de la création d'un parc le long de la Saône et du prolongement des quais du Rhône.

Toutefois, une fois le Centre d'Echange démoli et l'autoroute déviée, les lignes sncf constitueront toujours une rupture. La dénomination « *au-delà des voûtes* » est encore fortement inscrite dans l'imaginaire collectif lyonnais. Ainsi, ce n'est pas tant la programmation des bâtiments, aussi attractive soit-elle, qui compte, mais la façon dont les aménagements viendront s'insérer dans les qualifications qui ont façonnées ce territoire. Cette progression est d'autant plus importante qu'elle débouche à la jonction de la Saône et du Rhône : horizon symbolique de la ville, riche en potentiel poétique. De ce point de vue, la création d'une promenade continue le long des berges de la Saône et du Rhône et d'un parc à l'extrémité de la presqu'île, sont à même de redonner une aménité à ce lieu déstructuré pour attirer à nouveau les Lyonnais aux confins de la ville.

Par contre, les choix architecturaux et la programmation, privilégiant l'événement et le positionnement européen de Lyon, se préoccupent peu de l'environnement existant.

Le « pôle de loisirs » ressemble plus à un ensemble commercial conçu comme un produit marketing « *à destination familiale* » précise l'aménageur. Dans le communiqué de presse annonçant le projet

lauréat, l'accent est mis sur le fait que : « *Le projet mise sur des concepts innovants de loisirs culturels, notamment centrés sur la musique, mais aussi ludiques et sportifs sur le thème du corps retrouvé* » et que « *Lyon sera la première agglomération française et sans doute européenne à se doter d'un pôle de loisirs de centre ville de cette importance. Le projet Lyon Confluence constitue donc une première, une innovation sans précédent.* »<sup>12</sup> Certes, l'implantation de programmes pouvant faire évoluer un quartier en déclin et dévalorisé n'est pas une chose aisée. Mais, dans ce complexe - regroupant centre commercial, boutiques, cinéma multiplexe, bowling, karting, hôtel, bars, restaurants, salles de concerts, etc. - l'usage est considéré sous l'angle d'une offre commerciale alléchante. Ainsi, on peut se demander si un tel équipement, avec une architecture largement en rupture avec son environnement, est à même d'enraciner de réelles appropriations.

A la pointe du confluent, le *Musée des Confluences* doit émerger comme un signal. Sans aucun doute, le projet lauréat est à la hauteur des ambitions du conseil général qui « *veut réveiller Lyon par un signal d'envergure.* »<sup>13</sup> Le bâtiment, appelé « *Cristal-Nuage* », est pour son concepteur, Coop Himmelblau, « *une construction monumentale en verre qui semble être l'écho des collines de Fourvière et de la Croix-Rousse* ». <sup>14</sup> Il apparaît plutôt comme une navette spatiale sans lien à la géographie et, devant tant d'ostentation, le confluent risque fort de demeurer invisible.

## **Un urbanisme événementiel**

Ces interventions questionnent l'insertion dans le territoire préexistant. Aujourd'hui, rien n'est encore construit. Mais, la volonté de renouer avec le fleuve, pour ne pas rester qu'une ambition politique, ne doit pas se contenter de signaler. Elle relève d'un processus par lequel le citoyen établit une connivence avec son environnement pour se l'approprier. Le chemin semble encore long vers un confluent caché derrière des produits d'appel et des usages spécialisés. Ces lieux

d'attraction ponctuelle sont à même d'attirer des consommateurs ou peuvent éveiller la curiosité. Par contre, il n'est pas assuré qu'ils permettent de réunir la *Presqu'île* et la *Confluence*. En effet, on sait aujourd'hui que le développement des agglomération autour de pôles de commerces ou de transports crée des situations d'exception. De fait, les territoires se disjoignent, plus on s'éloigne de ces pôles. De la même manière, la *Presqu'île* et la *Confluence* risquent fort de rester deux territoires autonomes. Si les objectifs sont de reconquérir la confluence et de la réunir au centre ville, ces aménagements événementiels font douter de la possibilité d'un réel lien.

## **Le quartier Stanislas Meurthe à Nancy : la construction d'un lien**

A Nancy, l'aménagement du quartier « Rives de Meurthe » est aussi une reconquête de friche industrielle et ferroviaire située à proximité du centre ville et en limite du territoire communal. Il s'agit de constituer un nouveau quartier, entre le canal et la Meurthe, avec une approche qui n'a rien à voir avec celle de Lyon.

### **Mise en place et évolution du quartier**

Déjà, les liens de la ville au cours d'eau n'ont jamais été évidents. Nancy s'est développée sur la rive gauche de la Meurthe, à l'abri de la rivière et de ses crues. La Meurthe sert au flottage du bois, mais la ville et son activité restent en retrait de la rivière, jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle. En 1852, la mise en service du canal de la Marne au Rhin établit une ligne de partage, encore visible sur la photographie aérienne. A l'est, des petites industries et des d'activités d'approvisionnement<sup>15</sup> se développent jusqu'à la Meurthe. A l'ouest du canal, la ville médiévale et l'extension de Charles III, datant du XVI<sup>ème</sup> siècle, s'étendent vers la gare avec un tissu résidentiel. Le centre ville se développe vers l'ouest, tournant le dos au canal. Les terrains situés au-delà du canal sont isolés et dévalorisés par les nuisances industrielles. Au XX<sup>ème</sup>, la construction de voies rapides pour desservir le centre a renforcé cet isolement. Puis, les entreprises ont déserté le

quartier, la gare de marchandise et les abattoirs ont fermé. Les rares habitations se sont retrouvées totalement à l'écart du reste de la ville, dans une situation de relégation accentuée par les crues régulières de la Meurthe.

La dernière crue, particulièrement violente en 1983, va déclencher l'aménagement du secteur. L'urgence est de protéger les riverains. Un premier projet prévoyait l'implantation d'une voie de contournement du centre ville, servant aussi de digue. Mais, en même temps, la municipalité et la communauté urbaine, engage une réflexion sur le devenir de ces friches à la porte du centre ville et au cœur de l'agglomération. La Meurthe et le canal sont à la charnière du projet. Mais, ici, pas de projets tonitruants. En collaboration avec Alexandre Chemetoff, associé à Remi Butler, une série d'actions vont être menées pour tisser un lien vers la rivière. L'urbanisme associe des approches : hydrologique pour réguler les crues, ludique en installant des activités sportives liées à l'eau, environnementale en préservant les milieux aquatiques et paysagère avec la mise en valeur des berges.

### **Les aménagements entrepris**

Les travaux ont commencé, en 1986, pour mettre à l'abri des inondations les quartiers riverains de la Meurthe. Son niveau de crue est abaissé d'un mètre vingt, son lit est creusé, les berges sont calibrées et le barrage de Nancy est reconstruit.<sup>16</sup> Ces travaux, motivés par des nécessités hydrauliques, sont indissociables d'une volonté forte de modifier le rapport à la rivière. La reconquête de la Meurthe affiche une double ambition. D'un côté, il s'agit d'augmenter la diversité des espaces de loisirs de l'agglomération en mettant en valeur la qualité du paysage des fronts d'eau. D'un autre côté, l'objet est d'étendre la ville jusqu'à la rivière.

### Valorisation du patrimoine paysager

La valorisation des bords de Meurthe s'inscrit dans une politique de développement des itinéraires piétonniers et cyclables, offrant des débouchés en dehors de l'agglomération. La rivière et le canal sont



ainsi placés dans un maillage intéressant l'ensemble de l'agglomération. Cette vocation de loisirs est aussi confortée par l'implantation d'équipements sportifs. Un dédoublement du lit de la Meurthe,<sup>17</sup> au niveau de l'étang de la Méchelle, a permis la création d'un plan d'eau pouvant accueillir des loisirs nautiques. Il est complémentaire d'un parcours d'aviron et de canoë-kayac construit pour une école implantée sur la berge. Là encore, la relation à la rivière est modifiée, car ce parcours a été aménagé dans un ancien bras de décharge des eaux pluviales, vécu comme un égout à ciel ouvert. Cette image négative a disparue. Désormais appelé Bras Vert, il fait pleinement partie du nouveau paysage de la rivière.

Ces aménagements hydrauliques et paysagers se complètent. Ils traduisent la convergence des actions pour affirmer la relation à la rivière. Ces projets, terminés depuis quelques années, ont permis aux rives d'être à nouveau investies. Les nancéens ont retrouvé le chemin de la rivière à l'occasion de promenades à vélo le week-end ou des activités proposées par le club nautique. L'ancien bras de décharge est aussi approprié de manière plus sauvage, lorsque des enfants viennent s'y baigner. Ici, contrairement à Lyon, l'usage potentiel n'a pas été prédéterminé. Il a été orienté en facilitant l'accessibilité et en organisant de nouveaux cheminements.

### Le quartier « Rives de Meurthe »

Les travaux entrepris le long de la Meurthe ont valorisé les rives, mais ils ne suffisent pas à favoriser l'urbanisation du quartier. Au-delà du canal, c'est un autre territoire, vécu comme éloigné du centre ville, alors qu'on est à 5mm à pied de la place Stanislas et de l'Hôtel de Ville. Pour réduire cette distance, la municipalité privilégie l'accroche à la ville ancienne.

Au début des années 1990, trois interventions posent les bases de cette relation :

L'école d'architecture, deux écoles d'ingénieur et l'Ecole Nationale d'Application des Cadres Territoriaux sont implantées au-delà du

canal. Ce choix n'est pas neutre. Il affiche l'importance de ce secteur en rééquilibrant les implantations universitaires situées plutôt à l'ouest de l'agglomération. Il l'est d'autant moins, dans une ville qui rivalise largement avec Metz par la qualité de son enseignement supérieur.<sup>18</sup>

En même temps, un autopont passant au-dessus du canal est démoli. Remplacé par un pont levant, le canal se franchit désormais naturellement. Surtout, ce quartier est mis en co-visibilité directe avec la porte Sainte Catherine qui marque la limite symbolique du centre ville. Cela change totalement la perception du lieu. La distance au centre ville, perçue comme infranchissable, a totalement été abolie.

Enfin, un jardin de plantes aquatiques a été aménagé le long du canal. Il a transformé la physionomie des berges et favorisé l'implantation de logements en accession. Ils sont aujourd'hui tous occupés, majoritairement par une population ayant quitté leurs maisons situées en périphérie. Les habitants revendiquent pleinement leur appartenance au centre, faisant mentir ceux qui juraient que personne ne viendrait habiter là.

Ces actions ont contribué à changer l'image de ce territoire dévalorisé et exclu. La limite du canal est désormais franchie. Les étudiants ont largement investi le territoire. Les anciens habitants sont restés, de nouveaux s'installent et des entreprises s'implantent. Les terrains continuent à se lotir, à un rythme modéré permettant une appropriation progressive. Le pari engagé par la municipalité et la communauté urbaine est en bonne voie. Le tissu urbain se prolonge au-delà du canal et se tourne vers la rivière, mais cette relation n'est pas totalement acquise. En effet, une grande partie du quartier reste encore exclu de cette valorisation. La partie aujourd'hui aménagée s'est accolée à un tissu résidentiel existant. Par contre, l'autre extrémité, abandonnée par les industries, constitue toujours un no man's land. Néanmoins, la façon dont les terrains se lotissent, dans le prolongement des constructions réalisées, est un signe que le quartier prend corps. L'urbanisation se poursuit en s'appuyant sur les

qualifications introduites dans les premiers aménagements. Ces changements sont donc déjà intégrés.

### **Des liens tissés entre les territoires**

Les choix urbains n'ont rien à voir avec ceux de Lyon. Ici, l'accent est mis sur la qualité des espaces publics pour retrouver un lien privilégié entre des territoires qui se sont disjointes. L'urbanisation suit les chemins ouverts vers la rivière. Au fur et à mesure de l'avancement des constructions, de nouveaux espaces publics sont programmés. Le jardin botanique doit s'étendre vers le canal, dans la continuité du jardin d'eau, et un mail, bordé de squares, va irriguer ce nouveau quartier du canal jusqu'à la Meurthe.

Même si tout n'est pas terminé, l'appropriation de la Meurthe est visible et le quartier commence à être investi. Son aménagement doit encore se poursuivre, mais la convergence des actions et l'engagement politique pour la réalisation de nouveaux espaces et équipements publics sont des gages de réussite.<sup>19</sup> Il s'agit avant tout de créer des conditions favorables pour que les usages s'installent et non seulement d'implanter des programmes jugés attractifs. Dans ce but, les continuités urbaines sont privilégiées pour atténuer les partitions qui ont façonnées ce territoire. Elles commencent déjà à s'effacer autour du jardin d'eau, mais doivent encore gagner le cœur du quartier.

### **Le canal Saint-Denis : un axe économique et paysager**

En ce qui concerne le renouvellement d'anciens terrains industriels, l'aménagement des berges du canal Saint-Denis présente un intérêt particulier. En effet, tout en valorisant une utilisation ludique de l'eau, il intègre la fonction économique du canal.

#### **Etat des lieux.**

La Plaine Saint-Denis, sur les communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis au nord de Paris, s'est industrialisée avec la mise en service du canal Saint-Denis en 1821. Les industries se développent dans ce site

plat, bien desservi<sup>20</sup> et dont le sous-sol riche en eau permettait l'alimentation des machines à vapeur. Au XX<sup>ème</sup> siècle, les mutations industrielles ont remis en cause ces atouts économiques. La batellerie a suivi le même déclin.<sup>21</sup> Malgré tout, le canal reste un axe permettant aux péniches et barges de grand gabarit de rejoindre la Seine en évitant les méandres du fleuve.<sup>22</sup> Surtout, les quais restent des lieux d'implantation privilégiée des sablières, centrales à béton, dépôts de matériaux qui utilisent toujours la voie d'eau.

Le projet urbain de la Plaine Saint-Denis, à partir des années 90, engage une évolution de ce territoire.<sup>23</sup> La partie la plus médiatisée est l'arrivée du stade de France et la couverture en jardin de l'autoroute A1. Par contre, l'aménagement du canal Saint-Denis est un volet de ce projet encore peu connu. Il nous intéresse parce qu'il s'appuie sur une double valorisation économique et paysagère du canal.

Pour le paysagiste Michel Corajoud, le canal est un « horizon paysage » sur lequel doit s'appuyer le projet urbain. Pourtant, de loin, le canal est caché derrière des lignes de peupliers. A proximité des berges, une voie départementale avec un trafic important longe la rive gauche. La rive droite s'est lotie le long de voies en impasse perpendiculaires au canal. La plupart des constructions n'ont aucune vue sur le canal. Seules les entreprises utilisant la berge comme voie de desserte, ont accepté de payer une redevance annuelle à la Ville de Paris, pour ouvrir des vues ou occuper la rive.

### Les premiers aménagements

Grâce à un accord avec la ville de Paris,<sup>24</sup> cet éloignement est en partie corrigé, à Saint Denis, face au quartier des Francs Moisins, et à Aubervilliers, dans les quartiers du Marcreux et du Pont Tournant. La berge a été ponctuellement aménagée par la paysagiste Catherine Mosbach. Une promenade piétonnière et une piste cyclable longent l'eau, tandis qu'un jardin linéaire s'adosse aux bâtiments qui bordent l'emprise du canal. Au-delà, des programmes immobiliers se sont construits, cette fois-ci avec des vues sur le canal. Au Pont Tournant, un immeuble de bureaux et 80 logements sont implantés autour d'un

square donnant accès à la berge. Plus au nord, le nouveau quartier du Marcreux est partagé entre habitations et activités, de part et d'autre d'un nouveau parc. Ainsi, ponctuellement, la berge a perdu son caractère sauvage et abandonné. La situation des quartiers environnants a changé. Ils sont désormais ouverts sur le canal.

## **Les aménagements programmés**

Ces premiers travaux, à l'initiative des municipalités, amorcent une transformation plus ambitieuse de l'ensemble du canal. Cette réflexion réunie désormais Plaine Commune,<sup>25</sup> le département de Seine Saint-Denis, la Région Ile de France et la Ville de Paris. Son objectif est de développer l'offre en espaces verts, dans un secteur largement sous-équipé.

### Aménagement des berges et parc canal

L'aménagement paysager de la rive droite doit se poursuivre sur tout le linéaire de la berge, du parc de la Villette jusqu'à Epinay.<sup>26</sup> Le canal deviendra ainsi un itinéraire de promenade intéressant un territoire dépassant largement les limites communales. Cette promenade doit aussi s'associer à un nouveau parc éclaté en plusieurs sites<sup>27</sup> réunis par le canal. Ce parc se développera là où il y a des terrains disponibles, selon plusieurs cas de figure. Comme c'est déjà le cas au Marcreux ou au pont Tournant, des opérations d'aménagement vont intégrer la création de nouveaux jardins : porte d'Aubervilliers, porte de Paris et à la jonction de la Seine. Ailleurs, au gré des disponibilités et des maîtrises foncières, des agrafes s'inséreront au milieu des activités ou des logements existants. Enfin, des partenariats publics-privés permettront l'accès durant la journée à des espaces plantés privés. Ce genre d'accords existe déjà à Saint Denis avec EDF, ils sont en train de se mettre en place avec Saint-Gobain, à l'occasion de l'agrandissement du centre de recherche. Ces jardins pénètrent dans le tissu et en valorisent la profondeur. En même temps, les enjeux dépassent les limites des quartiers. Au fil de l'eau vont se succéder : les activités du parc de la Villette, une école de cirque qui doit s'installer à Aubervilliers, d'autres équipements à venir,<sup>28</sup> le parc de

l'île Saint-Denis et le parc des Chanteraines à Villeneuve-la-Garenne et Gennevilliers.

### Le maintien des activités portuaires

Jusque là, il s'agit d'une démarche classique de valorisation paysagère, favorisant le renouvellement des quartiers environnants. Par contre, lorsque cet objectif s'adjoint une volonté de maintenir les activités portuaires, la continuité des aménagements paysagers et des promenades piétonnières et cyclables devient moins aisées. En effet, ces activités induisent un important trafic de poids lourds et ont besoin de beaucoup d'espace pour le stockage. Elles occupent la berge comme voie d'accès ou de livraison, sans d'ailleurs forcément utiliser le canal. Certaines ont tendance à s'accaparer la rive, avec des bennes, des camions et des grues de déchargement. De fait, l'environnement est plutôt décourageant pour les promeneurs potentiels.

Malgré tout, cette coexistence est clairement défendue par les communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis, souhaitant développer la vocation économique de la Plaine Saint Denis. Leur objectif est de créer les conditions pour qu'elle soit possible. Dans ce but, les communes ont engagé des concertations avec les entreprises afin de pallier aux occupations abusives des berges. Plusieurs pistes se dessinent. Pour les entreprises qui souhaitent développer leurs activités sur un autre site, des terrains sont réservés sur la rive gauche desservie par la voie départementale ou en dehors de l'emprise du canal. Ainsi, une société spécialisée dans les granulats doit déménager de la rive droite à la rive gauche. Avec celles qui ne sont pas prêtes à déménager, des accords sont passés pour pérenniser leur activité. Aujourd'hui, elles occupent la berge avec des autorisations précaires ne les incitant pas à investir. Les villes garantissent leur maintien et permettent des installations durables. Les entreprises sont plutôt favorables car leur activité est généralement chassée de partout. De fait, elles peuvent envisager des restructurations. Même si des conditions sont exigées pour organiser les accès, les livraisons, les stockages, diminuer les nuisances acoustiques et permettre la continuité du cheminement le long des berges, plusieurs entreprises

sont déjà prêtes à jouer le jeu et y trouvent un intérêt.<sup>29</sup> Avec les autres, des négociations sont en cours.

## **Un projet ancré dans le territoire**

La valorisation du canal vise à améliorer le cadre de vie et permettre, notamment au droit des parcs, l'implantation de nouveaux programmes de logements ou d'activités. Toutefois, malgré des enjeux régionaux, la démarche engagée par les municipalités se distingue par une attention constante à la nécessité d'ancrer les transformations dans le territoire existant. En effet, la requalification du canal s'appuie sur les occupations déjà implantées et les collectivités se donnent le temps nécessaire pour préparer les évolutions. Le dessin du parc n'est pas figé. Les aménagements se négocient en fonction des opportunités foncières et des occupations. Ils sont débattus pour conforter la vocation économique. Peu à peu, une nouvelle physionomie s'amorce autour du canal. Les travaux avancent tronçon par tronçon, mais sans perdre une vision d'ensemble. C'est un projet à long terme, nécessitant des moyens financiers conséquents<sup>30</sup> et des dispositifs de réserves foncières. Mais pour enraciner progressivement ces changements, des « prairies » provisoires seront aménagées, préfigurant le futur parc où les promeneurs se glissent au milieu des activités.

## **Conclusion**

Ces trois projets montrent que l'aménagement des fronts d'eau s'accompagne d'une évolution de leur représentation. Avec l'importance accrue de la qualité du cadre de vie et la densification des tissus urbains, la quête de nouveaux espaces naturels et de loisirs oriente les aménagements. Cependant, il apparaît qu'en dehors de l'offre en espaces de promenade, la question essentielle est de retrouver un lien, pas seulement vers les cours d'eau, mais vers d'anciens territoires industriels qui ont été peu à peu oubliés.

Dans ces trois exemples, il s'agit d'attirer les citoyens vers ces nouveaux espaces. Par contre les moyens et les attitudes n'ont rien à voir. La ville de Lyon mise sur l'événement crée par des programmes

jugés attractifs pour l'ensemble de l'agglomération. Elle compte ainsi inciter les Lyonnais à traverser la barrière du Centre d'Echange de Perrache vers le confluent. A Nancy, ce sont de nouvelles continuités urbaines qui, depuis le centre ville, permettent de tisser un lien vers la rivière. A la Plaine Saint-Denis, c'est le rapport aux quartiers environnants qui est privilégié.

A travers les choix faits, deux conceptions de la ville se dessinent. A Lyon, la ville est composée en mettant l'accent sur des édifices remarquables, construits pour attirer du monde. A Nancy et à la Plaine Saint Denis, les cours d'eau sont définis comme de nouveaux espaces publics, à la fois synonymes d'identité et de qualité urbaine. Les projets s'attachent à rendre les lieux visibles et à les ouvrir sur leur environnement. Ainsi, de nouveaux espaces urbains sont créés, de nouveaux usages apparaissent, mais l'effort d'aménagement est de rendre ces territoires accessibles, en les reliant à des cheminements déjà inscrits dans le territoire. Cet ancrage intègre le temps : celui imposé par les aménagements, mais surtout celui nécessaire à l'émergence de nouvelles qualifications indispensables pour fonder les appropriations.

1 Ces objectifs sont des directives territoriales d'aménagement dans la loi Solidarité Renouvellement Urbain.

2 Il y a de nombreux ports le long de la Saône rive droite (ports de la Baleine, Saint-Eloi et Saint-Paul) et rive gauche (ports de Saint-Michel, des Célestins, du Temple, du Roi, Saint-Antoine et Saint-Vincent).

3 Soufflot dote l'Hôtel-Dieu (1741-1761) d'une façade monumentale sur le Rhône. Au nord de la presqu'île, à Saint-Clair, il construit un groupe d'immeubles en annexant une île du Rhône.

4 Vers la Saône, se regroupent : une usine à gaz, des moulins, des fonderies, des constructions mécaniques, des productions alimentaires... Les emplois attirent des ouvriers qui s'installent près de



la gare et de la prison. Ces habitations ouvrières forment un quartier résidentiel - avec son église, ses équipements et ses écoles – autonome de *la Presqu'île*.

5 Les appellations *la Presqu'île* et *la Confluence*, en italique, correspondent à de nouvelles dénominations apparaissant au XIX<sup>ème</sup> siècle pour qualifier ces deux quartiers.

6 Le marché de gros doit déménager vers l'est de l'agglomération et le port Rambaud ne fonctionne plus depuis 1992.

7 Jean Echenoz, « Souvenirs du triangle », dans *Lyon, ville écrite*, Paris, éd. Stock, 1987, p.84.

8 Charles Delfante, *100 ans d'urbanisme à Lyon*, Lyon, éd LUGD, 1994, p.129.

9 Ce projet a débuté sous le mandat de Raymond Barre. Le premier groupement d'architectes, Martorell-Bohigas-Mackay avec Thierry Melot, a proposé un projet jugé peu réaliste. Depuis mars 2000, l'urbaniste François Grether et le paysagiste Michel Desvigne sont chargés du projet. Il est désormais divisé en deux phases, avant et après le déclassement de l'autoroute.

10 Ces objectifs reviennent régulièrement dans la présentation du projet sur les sites Internet de la communauté urbaine, [www.grandlyon.com](http://www.grandlyon.com), et de SEM Lyon-Confluence, [lyon-confluence.fr](http://lyon-confluence.fr).

11 D'ici 2007, 30 000 m<sup>2</sup> d'équipements de loisirs et 30 000 m<sup>2</sup> de commerces devraient être construits, selon le projet lauréat de MAB-CORIO (promoteur et investisseur des Pays-Bas) et de Jean-Paul Viguier (architecte), choisi le 20 décembre 2002.

12 Communauté Urbaine du Grand Lyon – SEM Lyon Confluence : communiqué de presse, Lyon, 20 décembre 2002.

13 *Le Moniteur*, 15 juin 2001, Paris, éd. du Moniteur, p.40.

14 *Le Moniteur*, 15 juin 2001, ibidem.

15 Il s'agissait de dépôts, usine à gaz, gare de marchandises, abattoirs, ...

16 Des travaux sont réalisés sur 11 km, du port de Frouard jusqu'au pont de Tomblaine pour un coût de 370 MF, financé par la Communauté Urbaine, avec l'aide de l'Etat, de la Région, du Département. Le lit de la Meurthe est creusé de 2m et les berges sont aménagées avec des talus ou des soutènements verticaux, pour contenir les eaux.

17 Le lit de la Meurthe a été dédoublé pour réguler l'écoulement des eaux. Le nouveau lit assure désormais l'essentiel du débit, tandis que l'ancien lit permet le dépôt des matériaux flottants. Au milieu, deux îles sont créés. La plus grande, inaccessible, permet de préserver l'écosystème existant aux abords de l'ancien lit.

18 Nancy compte 44 500 étudiants, contre seulement 20 130 à Metz.

19 Pour la Ville de Nancy et la communauté urbaine, le quartier « rives de Meurthe » est un secteur de développement prioritaire. Outre les investissements pour les espaces publics, réalisés et programmés, les collectivités se sont aussi engagées à implanter de nouveaux équipements. Un parc de stationnement en silo, un Centre Régional pour les Musiques Actuelles et un gymnase sont déjà en phase opérationnelle. L'installation de services de proximité (mairie de quartier, poste, antenne de police, Assedic) est également en cours.

20 Elles s'implantent le long de trois axes nord-sud : la voie ferrée (en service à partir de 1846), l'ancienne route royale (N1) et le canal.

21 Le trafic est passé de 4 millions de tonnes, dans les années 70 à 1,3 millions de tonnes aujourd'hui.

22 Son mouillage, de 3m à 3,5m, permet la navigation des péniches de 1000 tonnes.

[23](#) Ce territoire de 700ha comportait alors 200ha de friche.

[24](#) La Ville de Paris est propriétaire de l'emprise du canal. Elle a autorisé les communes à aménager les berges, sous réserve de laisser les 7,50 mètres du chemin de halage libre pour la circulation. Les communes financent les travaux et assurent l'entretien. De plus, moyennant un retrait de 1 mètre 90 par rapport au domaine de la Ville de Paris, les constructions peuvent désormais ouvrir des vues sans avoir à payer de redevance.

[25](#) C'est une communauté d'agglomération rassemblant les villes d'Aubervilliers, Epinay-sur-Seine, L'Ile-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains et Villetaneuse. Elle a été créée le 1er janvier 2000, dans le cadre de la loi dite « Chevènement ».

[26](#) Les travaux devraient être terminés d'ici 2006.

[27](#) L'étude de faisabilité, de juin 2002, propose des emprises possibles pour le parc (Marcreux, Port- Chemin Vert, Porte d'Aubervilliers et Confluence). Le coût global pour 55 ha de parc public est de l'ordre de 120 à 150 M€ soit de 8 à 10 M€ / an, pendant 15 ans (le foncier représentant 70 à 75% du coût).

[28](#) Les parcs créés sur le territoire de la Plaine Saint-Denis devront accueillir une série d'équipements qui ne sont pas encore définis. L'école de cirque est pour l'instant le seul programmé de façon sûre.

[29](#) Des accords sont déjà passés avec certaines entreprises. La Plate forme du Bâtiment va engager des travaux sur ses accès et un ferrailleur est prêt à restructurer ses implantations.

[30](#) Le coût global, pour 55 hectares de parc public, est de l'ordre de 120 à 150 M €, soit 8 à 10 M € / an pendant 15 ans. Le foncier représente 70 à 75% du coût.